

HOE EUROPA ONS LEVEN BEÏNVLOEDT

HENDRIK VOS EN ROB HEIRBAUT

HOE EUROPA ONS LEVEN BEÏNVLOEDT

Standaard Uitgeverij

© 2008 Standaard Uitgeverij en Rob Heirbaut & Hendrik Vos
Standaard Uitgeverij nv, Mechelsesteenweg 203, B-2018 Antwerpen
www.standaarduitgeverij.be
info@standaarduitgeverij.be

Omslagontwerp: Hanna Maes
Vormgeving binnenwerk: Style

Alle rechten voorbehouden. Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand of openbaar gemaakt, in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, door fotokopieën, opnamen of op welke wijze ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.

Ondanks alle zorg die aan de samenstelling van de uitgave werd besteed, kan de redactie of de auteur noch de uitgever aansprakelijkheid aanvaarden voor eventuele schade die zou kunnen voortvloeien uit enige fout die in deze publicatie zou kunnen voorkomen.

ISBN 978 90 02 22360 0
D/2008/0034/372
NUR 680

INHOUD

INLEIDING.....	11
 HOOFDSTUK 1	
Europa in ons leven	19
Inleiding.....	21
De euro.....	23
Waarom moest de euro er komen?.....	23
Wanneer?	24
Wie doet er mee?	25
De euro buiten de Europese Unie	27
Heeft de invoering van de euro voor prijsstijgingen gezorgd?	28
Kopen over de grens	30
De dure euro en de goedkope dollar	31
Stabiliteit	32
De regering aan de leiband	33
SEPA: Single Euro Payments Area.....	34
Europa en de reiziger.....	35
Schengen	35
Drie maanden toerist.....	37
Reizen met de auto	38
Galileo	38
Reizen met het vliegtuig of de trein	42
Met de gsm op reis.....	43
Zwemwater	44
Ziek worden op reis.....	45
Europa in de auto	47
Veilige auto's	47
Milieuvervuiling	48
Minder CO ₂ -uitstoot.....	49
Lichten aan! Of toch niet	50

Klikvast	51
Rijbewijs	51
Europa op ons bord	53
Etiketten: van muesli tot rundvlees	53
GGO: Frankensteinvodsel?	56
Mattentaart en andere streekproducten	59
Europa en de consument	63
Het CE-label	63
Twee jaar garantie	64
Oneerlijke handelspraktijken.....	66
Europa en het milieu	69
Milieu, vooral een Europese zaak	69
De Nitraatrichtlijn.....	70
REACH	72
Fijn stof.....	74
Klimaat: 20/20/20 tegen 2020.....	76
Geen woorden maar daden	77
De voorstellen van de Commissie	78
Elektriciteitssector en zware industrie	78
<i>Auto's, vrachtwagens, verwarming van gebouwen,</i>	
<i>airconditioning</i>	79
<i>Hernieuwbare energie</i>	79
<i>Biobrandstoffen</i>	80
Kernenergie, de oplossing?.....	82
De prijs van het klimaatplan	83
Een sociaal Europa	85
Veiligheid en gezondheid op het werk	85
Vakantie en arbeidstijd.....	87
Ouderschapsverlof.....	88
Discriminatie en gelijke rechten	89
Europa en onze gezondheid	93
Vrij verkeer van patiënten	95

HOOFDSTUK 2

De centen van Europa	99
Inleiding	101
Touwtrekken	101
Waar komt het geld vandaan?	103
Wat gebeurt er met het Europese budget?	107
<i>Landbouw</i>	107
<i>Investeren in groei: regionale ontwikkeling en onderzoek</i>	114
<i>Buitenlandse politiek en veiligheid</i>	116
<i>Subsidies</i>	117
Fraude	118
Een kafkaïaanse bureaucratie?	121

HOOFDSTUK 3

De motor van Europa sputtert	127
Inleiding	129
Hoe sociaal is Europa?	131
Besparen en flexibel zijn	131
Liberaliseren is het toverwoord	133
De Bolkestein-richtlijn	135
De bedrijven verhuizen	138
De Poolse loodgieter	140
Strijd tegen misdaad en terreur	143
Een Europees arrestatiebevel	144
Omstreden maatregelen	145
Buitenlandse politiek	149
Eindelijk een wereldspeler?	149
Irak	151
Stilaan beweegt er wat	152

HOOFDSTUK 4

Europa breidt uit.....	155
Inleiding	157
Criteria voor lidmaatschap.....	159
Uitbreiding is buitenlandse politiek	161
Het traject naar lidmaatschap	162
Altijd strenger?	164
Wie komt er nog bij? En wie (voorlopig) niet?	166
En wat met Zwitserland of Noorwegen?	169
Uitbreiding als succesverhaal?.....	170
De grenzen van Europa	175

HOOFDSTUK 5

Achter de schermen van Europa	181
Inleiding.....	183
De Europese spelregels.....	185
De Verdragen	185
<i>De eerste Europese Verdragen.....</i>	<i>186</i>
<i>De Europese Grondwet (en haar ondergang)</i>	<i>189</i>
<i>Het Verdrag van Lissabon</i>	<i>192</i>
De instellingen van de Europese Unie	194
<i>De Europese Raad of kortweg de Top</i>	<i>194</i>
<i>De Europese Commissie</i>	<i>195</i>
<i>De Raad van Ministers of kortweg de Raad</i>	<i>196</i>
<i>Het Europees Parlement</i>	<i>199</i>
<i>De adviesorganen: het Europees Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de Regio's.....</i>	<i>203</i>
Hoe worden Europese beslissingen genomen?	203
<i>Historische beslissingen</i>	<i>204</i>
<i>Europese wetten: de standaardprocedure</i>	<i>204</i>
<i>De 'gevoelige' domeinen.....</i>	<i>207</i>

De merkwaardige rol van het Hof van Justitie.....	209
Streng straffen	210
De hulplijn voor nationale rechters.....	212
Interne markt promoten.....	213
Steeds meer een politieke rol	215
Europa, een democratie?	217
Heeft het Europees Parlement iets te zeggen?	218
En wat met de nationale parlementen?	221
De macht van de belangengroepen	222
Alle macht aan de grote lidstaten?	224
 HOOFDSTUK 6	
Europa in de media	227
Inleiding	229
Focus op lokaal nieuws	230
De kloof tussen de Europa-correspondent en de redactie	233
Europa is onbekend.....	235
De nationale politici zwijgen over Europa	235
Obscure en langzame Europese besluitvorming	236
<i>Geen vaste meerderheid, geen vaste oppositie.....</i>	<i>237</i>
<i>Geen open ruzies</i>	<i>237</i>
<i>Compromissen zijn niet sexy</i>	<i>238</i>
<i>Uitvoering laat soms lang op zich wachten</i>	<i>240</i>
Straatsburg: <i>out of sight is out of mind</i>	241
Debatten voor een lege zaal.....	241
Het communicatiebeleid van de Europese Unie	243
De media als waakhond	243
 TOT BESLUIT	 245
 BIJLAGE	 251

Inleiding

HOE EUROPA ONS LEVEN BEÏNVLOEDT

Inleiding

De Europese Unie is een raadselachtige organisatie. Europese politiek lijkt vreselijk ingewikkeld in elkaar te zitten en enkel te doorgronden door geleerde juristen of zonderlinge Europa-kenners. Slechts dappere specialisten zouden hun weg vinden in de doolhoven rond het Brusselse Schumanplein, waar de Europese instellingen vergaderen, wetten maken en subsidies verdelen. De man in de straat heeft het gevoel dat hij niets te zoeken heeft op het Schumanplein. Als de premiers en de presidenten van de lidstaten er enkele keren per jaar samenkomen voor hun Top wordt de buurt trouwens haast hermetisch afgesloten. Wat er precies beslist wordt op zo'n Top is niet altijd zo duidelijk.

Maar tegelijk is Europa ook heel dichtbij gekomen. Almaar vaker zitten er berichten in het nieuws die het hebben over Europese beslissingen. Vlaamse of Belgische regels moeten worden aangepast aan de Europese wetten. Er worden maatregelen ingevoerd omdat 'het moet van Europa'. Andere regels worden afgeschaft want 'het mag niet van Europa'. Vooral als er weinig sympathieke beslissingen op stapel staan, wordt Europa als alibi gebruikt.

De invloed van Europa is op amper twintig jaar tijd in elk geval spectaculair gegroeid. Alle Europese wetten beslaan vandaag samen al ongeveer 100.000 bladzijden, en ieder jaar komen er een paar duizend nieuwe pagina's bij.

De Europese eenmaking is natuurlijk al langer bezig. Op 9 mei 1950 hield de Franse minister van Buitenlandse Zaken, Robert Schuman, een toespraak waarin hij de oude vijanden Frankrijk

en Duitsland opriep om zich te verzoenen. Zijn boodschap maakte indruk. Er werd niet alleen een Brussels plein naar hem genoemd, maar 9 mei is intussen uitgeroepen tot de Europese feestdag. Die wordt jaarlijks gevierd en Europese ambtenaren krijgen een dag vrij. Na die fameuze toespraak beslisten zes landen om voortaan met elkaar samen te werken: Frankrijk, West-Duitsland, Italië, Nederland, België en Luxemburg. Oorspronkelijk was het allemaal nog bescheiden: ze maakten afspraken over het beheer van de kolen- en de staalsector. Daarna beslisten ze om ook een gezamenlijk landbouwbeleid te voeren. Frankrijk en Duitsland, die eeuwenlang van de ene oorlog in het andere conflict rolden, werkten voortaan samen in één Europese Gemeenschap. Daarmee verdween de kans op een nieuwe oorlog en dat is misschien wel het allerbelangrijkste gevolg van de Europese integratie.

Voor de gewone Europeaan waren de concrete gevolgen op het eerste zicht niet zo groot. Pas tegen het eind van de jaren tachtig kwam daarin verandering en begon Europa zich met veel meer domeinen bezig te houden. Het was toen duidelijk geworden dat vele uitdagingen, zoals milieuvervuiling of de bescherming van consumenten, beter gezamenlijk konden worden aangepakt. Bovendien waren de landen afzonderlijk te klein geworden om economisch te overleven in een wereld die altijd maar groter werd. In India, in China of in sommige Latijns-Amerikaanse landen leek het er veel dynamischer en creatiever aan toe te gaan dan in Europa. Om te kunnen meespelen in een globaliseerde economie moest er meer worden samengewerkt.

Intussen werd Europa ook groter. De eerste uitbreiding kwam er al in 1973, toen Groot-Brittannië erbij kwam. Zelfs de Britten beseften toen dat ze niet aan de kant konden blijven. De zes oor-

spronkelijke lidstaten werden er negen, toen tien, toen twaalf, toen vijftien, toen plots vijfentwintig, en intussen zelfs al zevenentwintig. Bij de laatste uitbreidingsgolven werden landen lid die tot de val van de Berlijnse Muur in het communistische kamp zaten. Er staan nog haast tien landen in de wachtkamer, vooral uit de Balkanregio. De meeste burens van de Europese Unie, zoals Georgië of Oekraïne, willen ook lid worden.

De voorbije jaren groeide dus het aantal lidstaten en werd het actieterrein van Europa steeds groter. Heel veel zaken, van de meest fundamentele onderwerpen tot de allerbanaalste kwesties, worden vandaag op Europees niveau geregeld. Eigenaardig genoeg is dat allemaal bijna onopgemerkt gebeurd. Haast geruisloos is de macht van de Europese Unie spectaculair gegroeid.

Als Europa in het nieuws zit, gaat het ook over fiasco's en mislukkingen, bijvoorbeeld om een krachtige buitenlandse politiek te voeren. Het lukt de Europese Unie niet goed om een kordaat antwoord te geven op de dreiging van het terrorisme of om in te grijpen als bedrijven naar lagelonenlanden verhuizen en hier werkloosheid veroorzaken. Er zijn dus ook terreinen waar Europa moeilijk van de grond komt of simpelweg ontgoocht.

De bevolking is stilaan wantrouwig geworden en staat achterdochtiger tegenover Europa dan enkele decennia geleden. Mensen voelen aan dat de betekenis van Europa groter wordt, maar hebben niet de indruk dat ze greep hebben op de Europese politiek. In de Europese instellingen wordt er steeds meer bedisseld, mogelijk met grote gevolgen, maar pas achteraf wordt duidelijk waarover het precies gaat. Door alle uitbreidingen is het ook niet meer duidelijk wie er de beslissingen neemt. De na-

men van de nieuwe commissarissen of ministers kunnen we niet eens uitspreken, maar ze nemen wel besluiten die ons leven beïnvloeden. In 2005 stemden Fransen en Nederlanders in een referendum tegen de Europese Grondwet. In 2008 verwierpen de Ieren het Verdrag van Lissabon. Intussen weten we het dus zeker: Europa is voor velen bedreigend geworden, onbekend, mysterieus en moeilijk vatbaar.

Lange tijd leek niemand het nodig te vinden om uit te leggen waarom Europa belangrijker wordt of hoe de Unie in elkaar zit. Rond het Schumanplein wordt een ingewikkeld jargon gebruikt dat haast niemand begrijpt. De Europese website bevat massaal veel informatie, maar is een gruwelijk labirint. Niemand leest voor zijn plezier een handboek Europees recht en de overvloedige infofolders worden vermoedelijk vooral gebruikt om aardappelen op te schillen. Nationale politici vertellen niet hardop dat ze steeds minder te zeggen hebben en telkens weer bevoegdheden aan Europa verliezen. Niemand relativeert natuurlijk met plezier zijn eigen baan. Maar als er onpopulaire beslissingen worden genomen, dan gebruiken dezelfde politici Europa wel als zondebok.

In dit boek leggen we uit hoe buitengewoon groot de impact van de Europese Unie is geworden. Met vele en heel concrete voorbeelden proberen we een beeld te geven van de actieterreinen van Europa. In het eerste hoofdstuk willen we laten zien hoe ingrijpend Europa ons leven beïnvloedt en hoe diep de Unie zich genesteld heeft in het leven van alledag. In het tweede hoofdstuk hebben we het over het geld van Europa: de subsidies die worden uitgedeeld en waar die terecht komen. Daarna besteden we aandacht aan de mislukkingen en de ontgoochelingen: de domeinen waar de bevolking een Europees optreden verwacht,

maar waar Europa tekortschiet. We hebben het in een apart hoofdstuk over de uitbreiding en de vraag waar de grenzen liggen. We kijken in dit boek ook achter de schermen van de Europese Unie. We beschrijven hoe de Europese Unie werkt en welke rol de verschillende instellingen spelen als er Europese wetten gemaakt worden. Uiteraard stellen we hier ook de vraag hoe democratisch dit allemaal verloopt. Ten slotte vragen we ons af waarom Europa zo moeilijk in de media komt.

We gebruiken in dit boek zo weinig mogelijk jargon en we vermijden taalgebruik dat verwarring kan oproepen. In Europa wordt bijvoorbeeld gesproken over 'richtlijnen'. Naar ons taalgevoel klinkt dat nogal vrijblijvend. Toch is een richtlijn bindend. Als een lidstaat zich er niet aan houdt, dan kan een zware boete volgen. Ook Europese beschikkingen, verordeningen of besluiten zijn bindend. Daarom gebruiken we in dit boek eenvoudigweg het woord 'wetten'. Het gaat immers wel degelijk over wat we in het dagelijkse taalgebruik onder een 'wet' verstaan. Als we spreken over 'Europa' bedoelen we de Europese Unie of haar voorloper, de Europese Economische Gemeenschap. De onderwerpen die in dit boek behandeld worden en de vele voorbeelden die we ter illustratie geven, zijn herkenbaar. Het zijn thema's die recentelijk in het nieuws waren of waar we dagelijks mee te maken hebben. Dat Europa belangrijk is geworden, voelt iedereen intuïtief wel aan. Met dit boek maken we het allemaal ook heel concreet.

Hoofdstuk 1

EUROPA IN ONS LEVEN

Inleiding

De actieradius van Europa is in de loop van de voorbije jaren heel groot geworden. Er is eigenlijk geen enkel domein meer waar de Europese Unie zich niet mee bezighoudt. Op de website van de Europese Unie wordt een overzicht gegeven van tweeëndertig verschillende onderwerpen die op een of andere manier belangrijk zijn voor Europa. Het gaat van buitenlandse handel en energie, over milieu- en cultuurpolitiek, tot humanitaire hulp en visserijbeleid.

De Europese Unie is natuurlijk niet op elk vlak even actief. In sommige domeinen, zoals landbouw-, milieu- of handelspolitiek worden tegenwoordig bijna alle beslissingen door de Europese Unie genomen. De lidstaten moeten zich daar volledig naar schikken. Op andere terreinen, zoals cultuur of onderwijs, hebben de lidstaten meer vrijheid en treedt Europa enkel aanvullend of ondersteunend op.

In sommige gevallen worden er vage krijtlijnen uitgestippeld en behoudt elk land nog een grote vrijheid. Europa wil bijvoorbeeld dat het aantal oudere werklozen drastisch daalt en heeft daar streefcijfers over naar voren geschoven. Maar elk land mag zelf kiezen hoe het de ouderen weer aan het werk zet. En als de doelstellingen niet gehaald worden, volgt er geen boete.

In de meeste gevallen regelt Europa de zaken echter wel heel precies. Hoeveel lawaai een grasmachine mag maken, is vastgelegd in een Europese afspraak, net als de snelheid van de ruitwissers van een tractor. Die moeten per minuut minstens twintig keer over en weer gaan. Zelfs de dikte van het kadertje op een pakje sigaretten waarin staat dat roken dodelijk is, is bij Europe-

se wet geregeld: 3 tot 4 millimeter. Het telefoonverkeer werd onder druk van Europa geliberaliseerd, waardoor we vandaag kunnen kiezen tussen verschillende gsm-operatoren. De overheid verliest ook haar monopolie over de organisatie van de spoorwegen en de post, omdat in Europese wetten is vastgelegd dat er in deze sectoren concurrentie moet worden toegelaten.

In dit eerste hoofdstuk tonen we in zeven stukjes aan dat Europa wel degelijk ons leven beïnvloedt. Het ligt voor de hand dat Europa relevant is voor wie op reis gaat. Ook allerlei voorschriften voor auto's worden door de Unie bepaald. Europa heeft daarnaast invloed op wat we eten en op wat we kopen in de winkel. Ons milieubeleid wordt haast volledig door de Unie gedicteerd en zelfs belangrijke stukken van onze sociale wetgeving zijn afkomstig uit Europa. Maar we beginnen met het duidelijkste bewijs van Europa's aanwezigheid in ons leven: de euro.

De euro

Het meest tastbare bewijs van de Europese integratie zit in onze portemonnee: de euro. Al sinds 2002 gebruiken we de euro bij de bakker, de supermarkt, op café... in binnen- en buitenland, als we binnen de eurozone blijven tenminste. Nog niet alle lidstaten van de Europese Unie hebben de ene munt ingevoerd, maar intussen wordt de euro toch al gebruikt door bijna 320 miljoen Europeanen. En daar houdt het niet bij op. Op de Britten en misschien de Zweden of de Denen na, ziet het ernaar uit dat binnen enkele jaren alle inwoners van de Unie in euro zullen moeten rekenen.

We hoeven dus niet meer naar de bank om drachmen of schillingen te gaan kopen, we kunnen onze ouzo en skipas met euro's betalen. Pas als we naar een land buiten de eurozone reizen, merken we hoe het vroeger was. Geld wisselen, commissie betalen, prijzen omrekenen, opgelicht worden. Wie vóór de invoering van de euro met 1000 Belgische frank door de toenmalige vijftien Europese lidstaten reisde en overal die 1000 frank omwisselde in de lokale munt, kwam uiteindelijk met minder dan de helft weer thuis.

Waarom moest de euro er komen?

De naam 'euro' werd pas in 1995 bedacht, maar het plan om één gemeenschappelijke Europese munt te hebben is al veel ouder. De Luxemburgse premier Pierre Werner legde in het begin van de jaren zeventig al een plan op tafel om een Europese Muntunie te vormen.

Een muntunie gaat nog een stapje verder dan een vrijhandelszone of een eengemaakte markt. Het is goed als ondernemingen over alle grenzen heen probleemloos zaken kunnen doen. Volgens economen is het nog beter als ze dat in één en dezelfde munt kunnen doen. Geen onzekerheid meer over wisselkoersschommelingen, geen wisselkosten meer, lagere rentevoeten...

Voorwaarde is wel dat de landen van één muntunie min of meer hetzelfde economisch beleid moeten voeren, anders loopt het fout. In het Verdrag van Maastricht, dat in december 1991 werd onderhandeld en in 1993 in werking trad, werden de criteria vastgelegd voor de landen die aan de toekomstige euro wilden meedoen: lage overheidsschuld (niet meer dan 60% van het BBP) en begrotingstekort (jaarlijkse tekort op de begroting mag niet meer bedragen dan 3%), lage inflatiecijfers en rentevoeten die niet te veel verschillen van de andere landen. Dit waren de beruchte Maastricht-criteria. België had een van de grootste overheidstekorten van de hele Unie (138% van het Belgische BBP, en moest fors besparen om te mogen toetreden tot de muntunie. In de jaren negentig riep de Belgische regering dan ook telkens de Maastricht-criteria in om die besparingen te verantwoorden. De overheidsschuld is trouwens nog altijd te hoog (nu rond de 85%), waardoor geen enkele regering het zich de komende jaren kan permitteren om een tekort op de begroting te hebben, want dan zou de totale schuld opnieuw toenemen.

Wanneer?

In 1999 werd de koers van de euro vastgelegd. 1 euro was 40,3399 Belgische frank waard. Voor de financiële wereld bestond op dat moment alleen nog maar de euro. Vanaf 1999

gebeurden alle overschrijvingen en betalingen via de bank al in euro. Vanaf toen zagen we op onze rekeninguittreksels, naast het bedrag in Belgische frank, ook het bedrag in euro verschijnen.

Op eurobiljetten en -muntstukken was het wachten tot 1 januari 2002. Vanaf middernacht kon men aan geldautomaten de gloednieuwe eurobiljetten afhalen, en er vervolgens nieuwjaar mee gaan vieren. Cafébazen en winkeliers hadden vooraf een voorraad euro's gekregen, om onmiddellijk euro's als wisselgeld te kunnen teruggeven. In totaal lag zo op 1 januari in de hele eurozone ongeveer 144 miljard euro cash klaar om franken, guldens, marken, lires, peseta's... te vervangen. Een gigantische wisseloperatie was het, die uiteindelijk vrij vlot verliep. Betalen met Belgische frank kon tot eind februari 2002, daarna was het onherroepelijk gedaan met de frank als wettig betaalmiddel. Maar al na een paar dagen betaalden de meeste mensen met euro's. De euro had de frank vervangen in de portemonnee, maar niet in het hoofd van de meeste mensen. Ook vandaag nog rekenen velen de prijzen in euro om naar gulden of frank, zeker als het om grote bedragen gaat.

Wie doet er mee?

Op 1 januari 2008 voerden Malta en Cyprus de euro in. Sindsdien bestaat de eurozone uit vijftien landen: Cyprus en Malta, de elf die er van in het begin bij waren (België, Nederland, Luxemburg, Finland, Duitsland, Ierland, Frankrijk, Italië, Spanje, Portugal, Oostenrijk), Griekenland (2001) en Slovenië (2007). In juni 2008 beslisten de staatshoofden en regeringsleiders dat Slowakije aan alle voorwaarden voldoet, zodat Slowakije in 2009 de zestiende lidstaat wordt die de euro invoert.

Van de andere lidstaten zijn er twee die beslist hebben om niet mee te doen aan de euro: Groot-Brittannië en Denemarken. Zij hebben een zogenaamde euro-uitzondering gekregen. In Groot-Brittannië ligt het opgeven van het Britse pond erg gevoelig. De kans is klein dat de regering er op korte termijn beslist om een referendum te organiseren over de invoering van de euro. In Denemarken is dat anders. Wellicht komt er daar op een dag een referendum over de vraag of Denemarken al dan niet moet meedoen met de euro.

Negen landen (Estland, Letland, Litouwen, Polen, Tsjechië, Hongarije, Bulgarije, Roemenië, Zweden) hebben geen 'euro-uitzondering', en moeten de euro invoeren zodra zij aan de Maastricht-criteria voldoen. Dat is niet zo eenvoudig. Zo werd de aanvraag van Litouwen afgewezen, omdat de Europese Commissie van oordeel was dat de inflatie in Litouwen te hoog was. Eigenlijk was de inflatie maar een klein beetje hoger dan toegestaan, maar de toelatingscriteria werden erg strikt geïnterpreteerd. In de loop van de volgende jaren zullen alle nieuwe lidstaten uit Centraal- en Oost-Europa waarschijnlijk wel een voor een tot de eurozone toetreden.

Zweden is een apart geval. Het heeft geen 'euro-uitzondering', het voldoet min of meer aan de Maastricht-criteria, maar het *wil* de euro niet invoeren. In 2003 was er in Zweden een referendum, en 56% van de Zweden stemden tegen de invoering van de euro en voor het behoud van de Zweedse kroon. Een paar dagen voor het referendum werd een van de grootste voorstanders van de euro, de Zweedse minister van Buitenlandse Zaken Anna Lindh, neergestoken in een winkel in het centrum van Stockholm. Ze overleed een paar uur later. De dader bleek een man met psychische problemen te zijn. Anna Lindh was erg popu-

lair, heel Zweden was in shock, maar de moord heeft de anti-eurostemming niet doen omslaan. De Zweedse economie deed het op dat moment beter dan die van de eurozone, de meeste Zweden zagen dan ook geen voordeel in de invoering van de euro. De tegenstanders hamerden er ook op dat Zweden macht zou moeten afstaan aan een groepje niet-verkozen mannen of vrouwen bij de Europese Centrale Bank in Frankfurt. Eigenlijk overtreedt Zweden zo al een paar jaar het Verdrag van Maastricht, maar niemand zegt dat hardop. Wellicht hoopt men stilletjes dat de Zweedse bevolking ooit in een tweede referendum voor de invoering van de euro zal stemmen.

De euro buiten de Europese Unie

Monaco, San Marino en Vaticaanstad zijn geen lid van de Europese Unie, maar ze gebruiken toch de euro als officiële munt. Monaco had vroeger, door een akkoord met Frankrijk, de Franse franc als munt. En San Marino en Vaticaanstad gebruikten Italiaanse lires. Nu hebben die drie ministaatjes een akkoord met de Europese Unie waardoor ze de euro kunnen gebruiken. Eigen bankbiljetten mogen ze niet drukken, maar ze slaan wel eigen euromuntjes, in beperkte oplage. Verzamelaars zijn er tuk op.

Andorra gebruikt ook de euro als munt, maar slaat geen eigen muntjes. En ook Kosovo en Montenegro gebruiken de euro, in plaats van de Duitse mark, die er vroeger het voornaamste betaalmiddel was.

Heeft de invoering van de euro voor prijsstijgingen gezorgd?

In 2001 keurde de minister van Economie een prijsverhoging van het brood goed. Bakkers mochten 2 frank meer vragen voor een brood: 58 frank was de broodprijs in 2001. Intussen kost een brood al gauw 2 euro, of 80 frank. Een prijsstijging met 38%, op 7 jaar tijd. Veel meer dus dan de jaarlijkse inflatie, die elk jaar rond de 2% schommelde.

Was de euro de grote schuldige van die prijsstijging? Wellicht niet. Andere factoren zijn veel belangrijker geweest. In 2004 maakte de Belgische regering de broodprijs vrij en schafte de maximumprijs af. Daardoor bepalen bakkers voortaan zelf de prijzen, en niet meer de minister van Economie. Omdat de graanprijzen de voorbije jaren fors stegen, hebben de bakkers het brood duurder gemaakt, om hun winsten te behouden. De Bakkersfederatie werd trouwens begin 2008 door de Raad voor Mededinging veroordeeld, omdat ze via prijsafspraken de broodprijs kunstmatig hoog had gehouden. Er werd ook een onderzoek gestart naar prijsafspraken bij meelproducenten.

Nochtans is het voor veel mensen duidelijk: veel handelaars hebben van de invoering van de euro gebruikgemaakt om hun prijzen te verhogen. De consument was nog volop aan het wennen aan de nieuwe euromuntjes en -biljetten en aan de nieuwe prijzen in euro en was dus een ideaal slachtoffer.

De weken voor de invoering van de euro hadden de banken rekenmachines uitgedeeld zodat iedereen in de winkel kon uitrekenen of er geen verdachte prijsstijgingen waren. En inspecteurs van het Ministerie van Economische Zaken gingen ook op

pad om her en der prijscontroles uit te voeren. Daaruit bleek dat de grootste prijsstijgingen te noteren waren in cafés en bij bakkers. Ook kappers en andere kleine zelfstandigen hebben hun tarieven wat naar boven afgerond. In de meeste winkels stegen de prijzen echter niet meer dan ze altijd deden, als gevolg van de inflatie. Test Aankoop vond vooral prijsstijgingen bij zwembaden, kranten en tijdschriften. In Nederland rekende de financiële instelling ING uit dat de invoering van de euro slechts voor een derde van de totale prijsstijging had gezorgd. Twee derde van de prijsstijging was aan andere factoren te wijten. In België oordeelde de Nationale Bank dat de impact van de euro op de inflatie erg beperkt was: zonder de invoering van de euro zou de algemene prijsstijging hooguit 0,2% lager geweest zijn.

Uit opiniepeilingen in alle eurolanden blijkt dat de bevolking het anders aanvoelt. Volgens de overgrote meerderheid van de Europeanen heeft de euro wel degelijk het leven duurder gemaakt. 'Inflatieperceptie', noemen specialisten het. Toen de euro werd ingevoerd, bedroeg de inflatie nochtans amper 2% en de jaren daarna daalde die nog. In de jaren zeventig en tachtig, lang voor de invoering van de euro, bedroeg de inflatie dikwijls meer dan 10%. In die periode stegen de prijzen dus veel spectaculairder dan na de invoering van de euro. Heel recentelijk zijn er in de eurozone wel weer ongewone prijsstijgingen, onder meer voor voedsel en enkele andere basisproducten. Maar deze recente stijgingen hebben heel andere oorzaken dan de invoering van de euro. Voedsel is bijvoorbeeld schaarser geworden omdat er wereldwijd meer vraag is naar etenswaren en omdat landbouwgronden tegenwoordig ook gebruikt worden voor de productie van biobrandstoffen.

Hoewel het makkelijk te bewijzen is dat de invoering van de euro niet verantwoordelijk is voor prijsstijgingen, blijft bij de

bevolking dat idee wel hardnekkig overeind. Toen in januari 2007 de euro werd ingevoerd in Slovenië, besteedde de overheid dan ook veel aandacht aan deze kwestie. Samen met consumentenorganisaties werd er nauwlettend toegezien op winkeliers en handelaars. Cafébazen die plots meer vroegen voor een kop koffie werden ei zo na aan de schandpaal genageld.

Kopen over de grens

Op 1 januari 2008 hebben Cyprus en Malta de euro ingevoerd. Alweer een zorg minder voor de duizenden toeristen die elk jaar de zon opzoeken op deze twee eilanden in de Middellandse Zee. En alweer twee landen waar het makkelijker wordt om de prijzen in de winkels te vergelijken met de prijzen bij ons.

Omdat in de hele eurozone alle prijzen nu in euro worden uitgedrukt, vallen de prijsverschillen makkelijker op. In theorie is het voor de consument dan ook gemakkelijker geworden om producten aan te kopen daar waar ze het goedkoopst zijn. In de praktijk gebeurt dat niet zo veel. Slechts weinig mensen doen aankopen buiten hun eigen land, behalve wanneer ze op reis zijn, of wanneer ze niet ver van de grens wonen.

Nochtans kan het de moeite lonen om bij een grote aankoop ook eens de prijzen in andere landen te bestuderen. Elk jaar publiceert de Europese Commissie een prijsvergelijking van nieuwe auto's (zonder BTW) in de eurozone. Uit de vergelijking van 2007 bleek dat een Fransman die een Peugeot 307 wou kopen, maar liefst 4700 euro kon besparen door zijn Peugeot te gaan kopen in... Finland.

De dure euro en de goedkope dollar

Bij de invoering van de euro in 1999 was 1 euro iets minder dan 1,2 dollar waard. De jaren daarna zakte de koers van de euro ten opzichte van de dollar, maar in het voorjaar van 2008 was 1 euro heel even meer dan 1,6 dollar waard.

De sterke euro heeft voordelen. De prijsstijgingen van benzine, diesel en huisbrandolie zijn nog redelijk binnen de perken gebleven, omdat de prijs van olie in dollar wordt uitgedrukt: de dollar is in waarde gezakt, waardoor een deel van de prijsstijgingen is geneutraliseerd. Anders gezegd, als de euro een zwakke munt zou zijn, dan zou de prijs voor benzine de voorbije maanden nog veel spectaculairder gestegen zijn.

De sterke euro heeft ook nadelen. Bedrijven die veel exporteren naar de Verenigde Staten, lijden schade. Amerikanen zijn immers minder geneigd om Europese producten te kopen. Die moeten ze immers betalen in dure euro's. De grote meerderheid van de Europese bedrijven exporteert echter naar landen binnen de eurozone, en heeft geen last van de dure euro.

De Amerikaanse rapper Jay-Z wapperde in 2007 in zijn videoclip van *Blue Magic* niet met dollarbiljetten, maar met briefjes van 500 euro. De vrije val van de dollar doet dus ook Amerikaanse gangstarappers voor de euro kiezen. De status van de dollar daalt, ook de centrale banken wereldwijd kiezen meer en meer voor de euro als munt voor hun deviezenreserve. Maar dat is relatief: meer dan zestig procent van de deviezenreserves bestaat nog altijd uit dollars, dubbel zoveel als reserves in euro.

Stabiliteit

Na de verkiezingen van 10 juni 2007 duurde het bijna zes maanden eer er een Belgische interim-regering gevormd was. Binnen- en buitenlandse media hadden het over een nooit geziene politieke crisis in België, een regimecrisis zelfs. Dergelijke onzekerheid zou in het verleden, vóór de invoering van de euro, wellicht de Belgische frank onder druk hebben gezet. Het zou voor hogere rentevoeten hebben gezorgd, en daardoor duurdere hypotheekleningen en minder economische groei. Door de euro heeft de politieke instabiliteit niet voor dergelijke economische instabiliteit gezorgd.

Het is de Europese Centrale Bank in Frankfurt die de touwtjes van de euro in handen heeft. Zij beslist autonoom over het verhogen of verlagen van de intresten in de hele eurozone. Een moeilijke oefening, want sommige landen met een forse economische groei hebben meer baat bij een hogere rentevoet dan landen met een lage economische groei. De groeicijfers van de landen van de eurozone verschillen nogal.

Sommige politici, zoals de Franse president Sarkozy, zijn niet blij met de onafhankelijkheid van de Europese Centrale Bank, en vinden dat politici het laatste woord zouden moeten hebben. De vakbonden zijn dan weer niet blij met het rentebeleid van de Bank. Die probeert vooral (uitsluitend eigenlijk) de inflatie te beheersen: als de prijzen te veel stijgen, zal de Centrale Bank de rente verhogen. De vakbonden zeggen dat de Bank te eenzijdig denkt, en dat een rentedaling soms beter is om de economie meer leven in te blazen.

De regering aan de leiband

Landen die de euro hebben ingevoerd, moeten zich houden aan een Europees Stabiliteitspact. Dat betekent onder meer dat het jaarlijkse tekort op de begroting niet groter mag zijn dan 3% – de beruchte 3%-norm – en dat de overheidsschuld stelselmatig moet worden afgebouwd. Omdat België deel uitmaakt van de eurozone, zit ook de Belgische regering in een strak keurslijf. De overheidsschuld moet nog altijd omlaag, en dus moet er elk jaar een overschot zijn. Om de kosten van de vergrijzing te kunnen betalen moet er bovendien elk jaar nog een spaarpot worden aangelegd.

Landen die een te hoog begrotingstekort hebben, worden op de vingers getikt door de Europese Commissie en door de andere landen. Ze lopen zelfs het risico op een boete, maar zover is het nog niet gekomen. Toen Frankrijk en Duitsland jaar na jaar een te groot tekort hadden en beboet dreigden te worden, werden de regels van het Stabiliteitspact wat versoepeld.

Elk land kan, binnen de krijtlijnen van het Stabiliteitspact en andere afspraken, een beperkt eigen economisch beleid blijven voeren. Zo houden België en Luxemburg als enige landen van de eurozone vast aan de automatische indexering van de lonen. Vanuit de Europese Centrale Bank wordt hier regelmatig kritiek op gegeven, omdat door de loonindexering er een inflatiespiraal zou kunnen ontstaan: door hogere prijzen wordt de index overschreden, waardoor de lonen stijgen, wat de prijzen weer doet stijgen, enzovoort. De Belgische regering houdt echter vast aan de (gezondheids)index, omdat die de koopkracht van de bevolking in zekere mate intact houdt. Sommigen vinden echter dat het beter zou zijn als alle landen van de eurozone hetzelfde eco-

nomische beleid zouden voeren, en pleiten voor een economische regering voor de eurozone.

SEPA: Single Euro Payments Area

Eén munt hebben is handig om te reizen. Maar als je vanuit België een hotelkamer in Spanje wilt boeken en het geld wilt overschrijven, dan zijn er toch nog problemen. België en Spanje hebben dan wel dezelfde munt, maar bij een overschrijving van een bedrag in euro van het ene naar het andere euroland zijn twee banken betrokken, met totaal verschillende betalingsregels en -documenten. Ook al gaat het om een overschrijving binnen de eurozone, toch blijft het een internationale – en dus dure overschrijving.

Met SEPA zal dat veranderen. SEPA staat voor Single Euro Payments Area. De Europese banken hebben een systeem uitgewerkt waardoor er geen verschil meer zal zijn tussen een binnenlandse overschrijving en een overschrijving naar een ander euroland: het worden allemaal ‘Europese overschrijvingen’. Daarom worden vanaf 1 januari 2008 geleidelijk nieuwe overschrijvingsformulieren ingevoerd. Ook het systeem van domiciliëringen zal veranderen. Maar alles gebeurt geleidelijk, er is dus geen *big bang* zoals bij de invoering van de euro.

Met één bankkaart en één rekeningnummer zal je in de hele eurozone terechtkunnen. Wie een tijdje in Parijs gaat wonen om er te werken of te studeren, zal dus geen rekening meer hoeven te openen bij een Franse bank.

Europa en de reiziger

Vroeger was op reis gaan avontuurlijker dan nu. Zélf s door Europa reizen was avontuurlijk te noemen. Grenscontroles, verschillende munten, wisselkantoren, het vergde toch allemaal wat voorbereiding. Tegenwoordig kan je van de Algarve in het zuiden van Portugal tot in het hoge noorden van Finland reizen zonder één keer aan de grens gecontroleerd te worden. Door de invoering van de euro hoef je ook geen enkele keer geld te wisselen. En overal kan je geld uit de muur halen met je bankkaart.

Schengen

Op 14 juni 1985 ondertekenden ministers van België, Nederland, Luxemburg, Frankrijk en Duitsland in het Luxemburgse stadje Schengen een akkoord om de controles aan de grensovergangen geleidelijk af te schaffen. Later kwamen er andere landen bij, en werd de Schengenconventie een deel van de Europese wetgeving.

Landen die tot de Schengenzone behoren, schaffen de controles aan hun interne grenzen af (bijvoorbeeld tussen België en Nederland), en doen de controles aan de buitengrenzen (bijvoorbeeld op luchthavens, voor wie vanuit de Verenigde Staten in Brussel aankomt) op dezelfde uniforme manier. Als men eenmaal in de Schengenzone is, kan men vrij rondreizen, zonder gecontroleerd te worden aan de grenzen. Die controles kunnen wel gehouden worden wanneer de openbare veiligheid in gevaar is. Zo werden er tijdens het Europees kampioenschap voetbal in 2000 (Euro 2000) grenscontroles gehouden aan de Belgisch-Duitse grens om hooligans te kunnen onderscheppen.

De politiediensten van de Schengenlanden zijn aangesloten op een computersysteem, het Schengen Informatiesysteem. Daarin brengen ze elkaar op de hoogte van personen die gezocht worden of vermiste personen.

Wie de Schengenzone wil binnenkomen, wordt normaal gezien altijd gecontroleerd. Wie bijvoorbeeld terugkeert van een reis in de Verenigde Staten, zal op de luchthaven in Brussel zijn paspoort of identiteitskaart moeten tonen. De Europese Commissie wil vanaf 2015 een betere controle van niet-EU-onderdanen aan de grenzen: zij zouden hun vingerafdrukken moeten geven bij aankomst in de Europese Unie (bijvoorbeeld in de luchthaven). De vingerafdrukken zouden dan samen met een foto en andere specifieke gegevens in een databank worden opgeslagen. Wanneer iemand langer in de Europese Unie blijft dan zijn visum toelaat, zouden alle politiediensten automatisch op de hoogte worden gebracht. Op die manier wil men de instroom van mensen zonder papieren onder controle krijgen. Heel veel mensen die nu illegaal in de Europese Unie verblijven, zijn immers legaal de Europese Unie binnengekomen met een tijdelijk toeristenvisum, maar zijn daarna niet meer naar hun eigen land teruggekeerd.

De Schengenzone bestaat nu uit vierentwintig landen. Tweeëntwintig lidstaten van de Europese Unie (België, Nederland, Luxemburg, Denemarken, Duitsland, Finland, Frankrijk, Griekenland, Italië, Oostenrijk, Portugal, Spanje, Zweden, Estland, Letland, Litouwen, Malta, Hongarije, Polen, Tsjechië, Slowakije en Slovenië), en twee landen die geen lid zijn van de Unie (Noorwegen en IJsland). Binnenkort zullen ook Zwitserland en Liechtenstein deel uitmaken van de Schengenzone.

Twee landen uit de Europese Unie weigeren mee te doen: Groot-Brittannië en Ierland. Zij willen hun grenscontroles behouden en zelf controleren wie er het land in komt. Bulgarije, Roemenië en Cyprus mogen nog niet meedoen: ze zullen pas bij de Schengenzone komen wanneer ze kunnen bewijzen dat de controles aan de buitengrenzen waterdicht zijn. Europa heeft veel geld geïnvesteerd in de beveiliging van de buitengrenzen, om illegale migratie en smokkel te bestrijden, onder meer aan de grenzen met Oekraïne en Wit-Rusland, en op de Middellandse Zee. Er is recentelijk ook een agentschap opgericht dat belast is met de coördinatie van de bewaking van de buitengrenzen. Het agentschap heet Frontex, maar heeft voorlopig maar weinig bevoegdheden en middelen. Landen zoals Italië, Spanje, Malta en Griekenland, waar elke zomer veel Afrikaanse migranten stranden na een gevaarlijke overtocht van de Middellandse Zee, vinden trouwens dat de andere Europese landen hen best wat meer zouden mogen helpen bij de opvang van de migranten.

Drie maanden toerist

Wanneer je naar een ander land in de Europese Unie reist, kan je daar drie maanden blijven zonder toestemming te moeten vragen. Wel vragen de lokale overheden soms dat je je inschrijft, bijvoorbeeld in het hotel waar je verblijft, of bij de eigenaar van het appartement dat je huurt. Wie langer dan drie maanden in een ander land van de Unie wil verblijven, moet een verblijfsvergunning aanvragen. Zonder verblijfsvergunning kunnen in theorie ook burgers uit andere lidstaten van de Unie het land worden uitgezet.

Wat natuurlijk wel mag, is in een ander land van de Unie gaan werken (als werknemer of als zelfstandige) of er werk gaan zoe-

ken, of er gaan studeren. Ook wie niet werkt, kan langer dan drie maanden in een andere lidstaat verblijven, op voorwaarde dat hij een ziekteverzekering heeft én bewijst over voldoende inkomsten te beschikken.

Reizen met de auto

De grenscontroles mogen dan wel verdwenen zijn, er is nog een ander obstakel voor automobilisten op weg naar hun vakantiebestemming: de péage. De meeste Europese landen hebben één of andere vorm van wegentol ingevoerd.

Alleen voor vrachtwagens bestaan er regels en maximumtarieven waaraan de lidstaten zich moeten houden wanneer ze een wegentol invoeren. Voor auto's kan elk land een eigen systeem invoeren, maar het mag niet discriminerend zijn. Toen de gewestregeringen in België lieten weten dat ze een wegentol wilden invoeren die in feite alleen door buitenlanders betaald zou moeten worden, kwam er een storm van protest los in Nederland. Nederlandse automobilisten schreven brieven naar kranten om te protesteren tegen de Belgische plannen. Toen ook de Europese Commissie liet weten dat een dergelijk systeem niet door de beugel kon, werden de plannen opgeborgen.

Galileo

Al maar meer mensen hebben tegenwoordig een gps in de auto. De tijd van ruziemaken op reis omdat de bijzitter/bijzitster geen kaart kon lezen, is voorbij. In sommige nieuwe auto's is het satellietnavigatiesysteem ingebouwd, maar er bestaan ook al zeer

kleine draagbare gps-toestellen, die je gemakkelijk zelf in je auto kan installeren, bijvoorbeeld om op reis te gaan. En er zijn ook al gsm's op de markt met een ingebouwde gps.

Veel mensen weten niet dat ze, wanneer ze met hun gps de weg zoeken naar hun bestemming, eigenlijk volledig afhankelijk zijn van het Amerikaanse leger. Gps is een afkorting van Global Positioning System. Het is in de jaren zeventig bedacht door het Amerikaanse Ministerie van Defensie. De eerste gps-satelliet werd in 1978 gelanceerd. Nu vliegen er eenendertig gps-satellieten in een baan rond de aarde. Ze hebben elk een atoomklok aan boord die het exacte tijdstip naar de aarde stuurt. De chips in de gps-ontvangers berekenen aan de hand van dat signaal uit de ruimte, de exacte positie op aarde. Zodra de gps-ontvanger de signalen van 4 satellieten ontvangt, kan hij de (min of meer) exacte positie op aarde berekenen.

Het Amerikaanse gps was in het begin een puur militair systeem, bedoeld om de Amerikaanse kernwapens met een grotere precisie te kunnen afschieten, om vliegtuigpiloten te helpen de juiste koers te vinden, om de troepen te helpen op het terrein. In het begin konden alleen Amerikaanse militairen het gps-signaal gebruiken, maar al in 1982 besliste president Ronald Reagan dat iedereen in de wereld van het signaal gebruik kon maken. Later werd die beslissing wat teruggeschroefd. Burgers kregen een gestoord signaal, waardoor zij hun positie slechts konden berekenen met een foutenmarge van 100 meter. Militairen konden het ongestoorde signaal ontvangen, voor hen was de foutenmarge veel kleiner (tien meter of minder).

Al van in de jaren negentig van de vorige eeuw droomden ambtenaren van de Europese Commissie van een Europese concur-

rent voor het Amerikaanse gps-systeem. Op dat moment reed nog niemand rond met een gps in zijn auto. Maar de ambtenaren waren ervan overtuigd dat dat zou veranderen: ze voorspelden dat in 2010 de helft van de nieuwe auto's met een gps-systeem uitgerust zou zijn.

De Europese Commissie vond dat Europa niet afhankelijk mocht blijven van het Amerikaanse militaire systeem, en dat Europa een eigen satellietnavigatiesysteem nodig had, dat niet onder controle van het leger stond. In 1999 deed de Commissie een voorstel om een eigen Europees systeem te bouwen. Het kreeg de naam Galileo, naar de Italiaanse sterrenkundige uit de zestiende eeuw. Het moest niet alleen voor onafhankelijkheid zorgen. Galileo moest Europa ook op technologisch vlak helpen om de Verenigde Staten bij te benen.

In het begin lagen de Amerikanen dwars. Ze zeiden dat de Galileo-signalen de gps-signalen zouden verstoren. Binnen Europa hadden vooral Groot-Brittannië en Nederland begrip voor de Amerikaanse bezwaren. De Amerikaanse inmenging ging vrij ver: de Amerikaanse onderminister van Defensie stuurde brieven naar Europese ministers met daarin de argumenten tegen Galileo. In 2004 bereikten de Verenigde Staten en de Europese Unie toch een akkoord over het probleem van de overlapping van gps- en Galileo-signalen.

Er was nog een reden waarom Galileo geen gemakkelijke start kende: geld. De Commissie raamde de kostprijs op ongeveer 3,4 miljard euro. Om de tegenstanders van Galileo toch aan boord te krijgen, mocht het vooral niet veel geld kosten. Daarom werd ervoor gekozen om Galileo deels met Europees geld (1 miljard euro) en deels met privéged (2,4 miljard euro) te bouwen.

Die publiek-private samenwerking draaide uit op een mislukking. Het privégeld moest komen van een consortium van bedrijven uit de satellietindustrie. Zij waren ervan overtuigd dat er met Galileo veel geld te verdienen zou zijn. Maar niet zij, maar andere bedrijven zouden met de winst gaan lopen: de fabrikanten van gps-toestellen zoals TomTom of Garmin, of kaartenfabrikanten zoals Tele Atlas. Bovendien maakten de satellietbouwers lange tijd onderling ruzie, over wie wat zou mogen bouwen, en in welk land de controlecentra van Galileo gebouwd zouden worden. De nationale regeringen hebben namelijk erg veel invloed in de satellietindustrie: de Franse, Duitse, Italiaanse, Spaanse en Britse regering probeerden zoveel mogelijk bestellingen voor hun eigen bedrijven binnen te halen.

In 2007 deed de Commissie een voorstel om Galileo uit het slop te halen. Door de hoge graanprijzen hoefde de Unie minder subsidies te geven aan landbouwers dan gepland was. Normaal gaat geld dat niet uitgegeven wordt terug naar de nationale schatkisten. De Commissie stelde voor om met dat geld (en geld van andere begrotingsposten) het Galileo-project te financieren. Na lang gebakkelei werd dat voorstel uiteindelijk eind 2007 goedgekeurd: Galileo zal dus uitsluitend met geld uit de Europese begroting betaald worden: 3,4 miljard euro, voor dertig satellieten en de bijbehorende grondstations. De Europese Commissie moet ervoor zorgen dat het hele project goed draait.

Galileo moet in 2013 operationeel zijn. Gps-chips in de auto of gsm zullen zowel de signalen van de gps-satellieten als die van de Galileo-satellieten kunnen ontvangen. Dat moet voor meer precisie zorgen, en voor een goede ontvangst in grote steden. Vliegtuigen zullen kunnen landen en opstijgen met Galileo-signalen, wat ze nu met gps nog niet doen. Europese politiediensten zullen eveneens Galileo kunnen gebruiken.

Intussen zijn de Verenigde Staten begonnen met een modernisering van hun gps, tegen 2014. Ze hebben trouwens in 2000, net nadat Europa de Galileo-plannen bekend hadden gemaakt, hun gps-signaal vrijgemaakt van alle storingen, waardoor ook burgers over het precieze gps-signaal konden beschikken. Meteen daarna begon de commerciële boom van gps-toestellen in de auto.

De Russen zijn ook volop bezig hun eigen satellieten te lanceren voor het zogenaamde Glonass-systeem. En China bouwt eveneens een satellietnavigatiesysteem, Beidou.

Volgens de oorspronkelijke – optimistische – plannen, had Galileo al in 2008 klaar moeten zijn. Nu wordt het wellicht 2013. De voorsprong die Europa gehad zou hebben, is dus een beetje verloren gegaan. Het is een gevolg van allerlei hinderpalen die wel vaker opduiken in grote Europese dossiers. Projecten die bij de publieke opinie de indruk zouden kunnen wekken dat de Europese Unie zich als een superstaat of grootmacht gedraagt, krijgen stevast tegenwind, zeker als ze een pak geld kosten.

Reizen met het vliegtuig of de trein

Meer en meer mensen nemen het vliegtuig om op reis te gaan. Er zijn dan ook meer en meer luchtvaartmaatschappijen, die vaak erg goedkope vluchten aanbieden. Het is een gevolg van de liberalisering van de luchtvaartsector in Europa. De liberalisering en de groei hadden ook nadelen voor de service. Passagiers werden al weleens geweigerd omdat de vlucht overboekt was of vluchten werden zonder opgave van reden geannuleerd.

Sinds 2006 hebben vliegtuigpassagiers in Europa een aantal rechten die hen beschermen tegen de willekeur van vliegtuigmaat-

schappijen. Wie een ticket gekocht heeft, en toch geweigerd wordt (bijvoorbeeld wegens overboeking), heeft recht op een schadevergoeding (van 250 tot 600 euro, afhankelijk van de afstand van de vlucht). Bovendien heeft zo'n passagier recht op een andere vlucht, en indien nodig, op maaltijden en een overnachting in een hotel. Ook als een vlucht vertraging heeft, moeten vliegtuigmaatschappijen de gestrande reizigers helpen en desnoods een hotelovernachting aanbieden. De regels bestaan en zijn duidelijk, maar worden nog niet overal in Europa helemaal nageleefd.

Vanaf 2009 krijgen ook alle treinreizigers in de Europese Unie een aantal basisrechten, zoals schadevergoeding wanneer ze letsel oplopen bij een ongeval. Op internationale trajecten komen er nog een aantal bijkomende rechten, zoals recht op schadevergoeding wanneer de trein vertraging heeft.

Met de gsm op reis

Zowat iedereen heeft tegenwoordig een gsm en neemt die uiteraard mee op reis. Met de gsm bellen in het buitenland is duurder dan bellen in België. Dat komt omdat we dan gebruikmaken van het gsm-netwerk van een buitenlandse operator, die de zogenaamde roamingkosten doorrekent aan de operator bij wie je klant bent.

De Europese Commissie heeft lang onderhandeld met de gsm-operatoren over lagere roamingtarieven. Omdat die onderhandelingen op niets uitdraaiden, stelde de Commissie een drastische ingreep voor: een maximumtarief voor roaming. Na hevig lobbywerk van de gsm-operatoren keurden het Europees Parlement en de ministers van de lidstaten vlak voor de zomer van

2007 een afgezwakte versie goed van het Commissievoorstel: het maximumtarief kwam er, maar pas na de zomer.

Sinds het maximumtarief van kracht werd (0,49 cent per minuut, zonder BTW), is bellen met de gsm in het buitenland tot zestig procent goedkoper geworden. Het maximumtarief geldt niet voor sms'jes vanuit het buitenland, en ook niet voor wie zijn gsm gebruikt voor dataverkeer op het internet. De Europese Commissie heeft al gedreigd dat ook die tarieven moeten dalen, zoniet komt er ook hiervoor een maximumtarief.

Een maximumtarief opleggen is een bijzonder drastische ingreep in de vrije markt. Het roamingdossier is voor de Europese Commissie dan ook een belangrijk dossier, waarmee ze probeert aan te tonen dat Europa concrete voordelen kan bieden voor de burger. Het maakt deel uit van 'het Europa van de projecten', waarmee de Commissie het vertrouwen probeert te herstellen, nadat de Europese Grondwet werd weggestemd in referenda in Nederland en Frankrijk. Over die Grondwet en de referenda zullen we het later nog hebben.

Zwemwater

Aankomen op de bestemming, en meteen een frisse duik in het water nemen. Een ideale vakantiestart. Op voorwaarde dat de vijver, de rivier of de zee waar je in duikt niet vervuild is natuurlijk.

Al in 1976 legde Europa normen op voor zwemwater. Badplaatsen aan zee of zwembijvers, overal in Europa moesten metingen gehouden worden. Wanneer er bijvoorbeeld te veel sporen van uitwerpselen gevonden werden, kwam er een zwemverbod.

In 2008 worden nieuwe regels van kracht. Afhankelijk van de resultaten van metingen, krijgt een zwemwater de beoordeling 'slecht', 'aanvaardbaar', 'goed' of 'uitstekend'. De overheid moet maatregelen nemen om de kwaliteit te verbeteren, en het publiek moet betere informatie krijgen. Als de beoordeling van het zwemwater 'slecht' is, dan moet de overheid een zwemverbod instellen of in elk geval een negatief zwemadvies geven, dat voor iedereen duidelijk zichtbaar is.

Ziek worden op reis

Van zwemmen in vuil water kan je ziek worden, en dan moet je naar de dokter in een vreemd land. En daarna misschien ook naar de apotheek om geneesmiddelen. In België moet je in de apotheek alleen remgeld betalen. Bij de dokter betaal je de volle pot, maar krijg je achteraf van het ziekenfonds een deel teruggestort. Maar hoe zit dat als je op reis bent in een ander Europees land?

Wie in zijn eigen land verzekerd is, kan ook in het buitenland genieten van ziekteverzekering volgens de lokale gebruiken: ofwel alleen remgeld betalen, ofwel de kosten voorschieten en daarna terugbetaling krijgen.

Het oude E111-formulier dat je vroeger op reis moest meenemen, is in 2006 vervangen door de Europese Ziekteverzekeringskaart. Daarmee kan je in het buitenland bewijzen dat je in je eigen land sociaal verzekerd bent. Bij ons zijn het de ziekenfondsen die een Europese Ziekteverzekeringskaart afleveren.

De kaart mag alleen gebruikt worden wanneer je plots ziek wordt in het buitenland, of een ongeval hebt. Je mag ze niet ge-

bruiken om naar een ander land te reizen omdat het daar voordeliger is om bepaalde geneesmiddelen te kopen, of een behandeling te ondergaan. Daarvoor zullen in de toekomst andere regels gelden. We komen daar nog op terug als we het hebben over het 'sociale Europa' (zie blz. 95).

Europa in de auto

Veilige auto's

De Europese Unie bepaalt welke auto's er in Europa mogen rondrijden. Nieuwe auto's moeten aan technische voorschriften voldoen, anders mogen ze niet op de markt worden gebracht in de Unie. Er bestaan heel veel regels en voorschriften, die te maken hebben met de veiligheid van auto's. Dat is belangrijk voor de passagiers, maar ook voor voetgangers en andere zwakke weggebruikers.

Zo zullen vanaf 2012 alle nieuwe auto's die in Europa verkocht worden, een Elektronisch Stabiliteitscontrolesysteem moeten hebben. Op dit ogenblik hebben alleen grote en dure wagens een dergelijk systeem. De elektronica zorgt ervoor dat wie te snel een bocht neemt, toch de controle over het stuur kan behouden, zonder dat de auto aan het slippen gaat. Door deze maatregel zullen nieuwe auto's wel 100 à 300 euro duurder worden, schat de Europese Commissie. Anderzijds zullen er minder verkeersslachtoffers vallen.

Automerken pakken dikwijls uit met de veiligheidsscore van hun auto's, de zogenaamde Euro NCAP score. Euro NCAP is een onafhankelijke organisatie, die de steun krijgt van de regeringen van verschillende landen, consumentenorganisaties, de auto-industrie zelf en de Europese Commissie. Ze doen onder meer crashtests van auto's, met poppen aan boord, en kijken dan of die poppen 'heelhuids' uit de crash komen. Daarna geven ze punten aan elk model. Dergelijke tests kunnen belangrijke gevolgen hebben. Enkele Chinese auto's, die aan alle Europese

veiligheidsnormen voldeden, haalden toch een bijzonder slechte score in de crashtests. Toen dit bekend werd gemaakt, besliste de invoerder (Cardoen) om de Chinese auto's toch maar niet in België op de markt te brengen.

Milieuvervuiling

De laatste jaren gaat de aandacht vooral naar de schadelijke stoffen die auto's uitstoten. De regels voor nieuwe auto's worden steeds strenger. De auto-industrie klaagt steen en been, en lobbyt dan ook erg hard bij de Commissie, het Europees Parlement en de regeringen om de nieuwe regels zo lang mogelijk uit te stellen, of om ze te verzachten. Milieuorganisaties proberen juist het omgekeerde te realiseren.

Op dit ogenblik moeten nieuwe auto's voldoen aan de zogenaamde Euro 4-norm. Intussen is de Euro 5-norm al goedgekeurd door het Europees Parlement en door de ministers van de lidstaten. Vanaf 2009 wordt die van kracht. Nieuwe dieselwagens zullen vanaf dan veel minder fijne stofdeeltjes mogen uitstoten dan de huidige dieselwagens. De nieuwe norm is zo streng, dat autofabrikanten verplicht zullen zijn om in alle nieuwe dieselwagens vanaf 2009 een roetfilter in te bouwen. Wellicht zullen dieselwagens daardoor iets duurder worden. De norm is strenger geworden omdat uit onderzoek gebleken is dat fijn stof elk jaar verantwoordelijk is voor duizenden vroegtijdige overlijdens in Europa.

Europa bepaalt ook normen voor de samenstelling van benzine en diesel. Ook die zijn strenger geworden, bijvoorbeeld om de uitstoot van zwavel te beperken. En om de uitstoot van CO₂ te verminderen, zijn er andere nieuwe regels op komst, die het

gebruik van biobrandstoffen aanmoedigen. Dat past dan weer in de Europese strijd tegen de opwarming van de aarde. We hebben het daar verder nog over.

Minder CO₂-uitstoot

De CO₂-uitstoot van auto's verminderen, kan ook op andere manieren: betere motoren, lichtere auto's. In 1998 deden de Europese, Japanse en Koreaanse autoconstructeurs een belofte aan de Europese Commissie: ze beloofden om tegen 2008 of 2009 de gemiddelde CO₂-uitstoot te verminderen tot 140 gram/kilometer. Tegen 2012 zou de gemiddelde CO₂-uitstoot van nieuwe wagens nog maar 120 gram mogen zijn.

In 2007 werd duidelijk dat de autofabrikanten hun belofte niet nakwamen. De Europese Commissie begon daarom een voorstel uit te werken om de fabrikanten met een wet te verplichten om de CO₂-uitstoot tegen 2012 te verminderen tot gemiddeld 120 gram/kilometer. Vooral voor de Duitse auto-industrie, die grote en zware auto's bouwt, kunnen dergelijk maatregelen grote gevolgen hebben. De Duitse kanselier Merkel en andere Duitse politici, gesteund door collega's uit enkele overige landen, probeerden daarom de Commissie op andere gedachten te brengen. Dat lukte gedeeltelijk. De Europese Commissie keurde uiteindelijk een wetsvoorstel goed dat autofabrikanten verplicht om tegen 2012 de gemiddelde uitstoot terug te brengen tot 130 gram/kilometer. Andere maatregelen, die niet op de autofabrikanten gericht zijn, moeten dan nog eens voor een bijkomende vermindering van 10 gram/kilometer zorgen, waardoor het doel van 120 gram per kilometer gehaald zou moeten worden.

Het laatste woord is hierover nog niet gezegd. De 130 gram/kilometer is een globale doelstelling voor alle auto's die in de Unie verkocht worden. Voor elk merk zijn er andere doelstellingen, afhankelijk van de wagentypes die ze verkopen. BMW zal de gemiddelde CO₂-uitstoot van zijn wagenpark (182 gram) moeten verminderen met 45 gram. Peugeot (momenteel gemiddeld 142 gram) zal maar met 16 gram hoeven te verminderen. Autofabrikanten en milieuorganisaties proberen nu zowel het Europees Parlement als de regeringen van de lidstaten te overtuigen om de voorstellen van de Commissie af te zwakken of integendeel aan te scherpen.

Lichten aan! Of toch niet

Niet alle voorstellen die de Europese Commissie doet in verband met auto's, worden gerealiseerd. Zo speelde de Commissie met het idee om autofabrikanten te verplichten om auto's te bouwen waarvan de lichten ook overdag branden. In sommige landen in Noord-Europa, zoals Finland, bestaat die verplichting al langer, en heeft dit geleid tot minder verkeersdoden door de verbeterde zichtbaarheid. Tegen het idee kwam veel protest. Auto's die met lichten aan rondrijden, verbruiken meer en zorgen dus voor meer CO₂-uitstoot. En als alle auto's overdag hun lichten laten branden, zullen motorfietsen minder opvallen, waardoor er meer ongelukken met motorfietsen dreigen te gebeuren. Zuid-Europese landen, zoals Cyprus en Malta, waar de zon veel meer schijnt dan in het donkere Finland, zagen het nut van de verplichting ook niet onmiddellijk. Van een echt wetsvoorstel om de *daytime running lights* te verplichten is dan ook voorlopig nog geen sprake.